



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2026/38576

Uw kenmerk

2026Z03721

Bijlage(n)

1

Datum 13 maart 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen leden Huidekooper (D66) en
De Hoop (Groenlinks-PvdA) over de toegankelijkheid van
bushaltes

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van de leden Huidekooper (D66) en De Hoop (Groenlinks-PvdA) ingezonden op d.d. 25 februari 2026 naar aanleiding van het artikel 'Veel bushaltes niet toegankelijk voor mensen met een beperking' d.d. 24 februari 2026.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

Vragen van de leden Huidekooper (D66) en De Hoop (Groenlinks-PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel 'Veel bushaltes niet toegankelijk voor mensen met een beperking'.

Vraag 1:

Bent u bekend met het artikel 'Veel bushaltes niet toegankelijk voor mensen met een beperking'?¹

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Herkent u het beeld dat uit het onderzoek van RTV Oost - op basis van gegevens van DOVA - naar voren komt dat zes op de tien bushaltes niet of nauwelijks toegankelijk zijn voor mensen met een visuele beperking en minder dan de helft voor mensen die afhankelijk zijn van een rolstoel? Zo ja, wat is uw reactie daarop? Zo nee, wat zijn de cijfers die bij uw ministerie bekend zijn?

Antwoord 2:

Ja, het ministerie van IenW maakt net als RTV Oost gebruik van cijfers van het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten DOVA voor het monitoren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer waaronder de toegankelijkheid van haltes. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer in Nederland voor iedereen toegankelijk is, toegankelijke bushaltes zijn hier een onderdeel van. Samen met de decentrale ov-autoriteiten, vervoerders, wegbeheerders, en andere betrokken partijen werkt IenW hieraan.

Vraag 3:

Deelt u de mening dat het juist voor mensen met een beperking, die vaak in grotere mate afhankelijk zijn van het openbaar vervoer omdat ze geen of weinig alternatieven hebben, extra ingrijpend is wanneer bushaltes onvoldoende toegankelijk zijn?

Antwoord 3:

Ja, juist voor mensen met een beperking kan het extra ingrijpend zijn wanneer bushaltes onvoldoende toegankelijk zijn.

Vraag 4:

Deelt u de mening dat het tegen die achtergrond onacceptabel is dat nog altijd zoveel bushaltes niet voldoen aan basale toegankelijkheidseisen?

Antwoord 4:

Zoals gezegd is het belangrijk dat het openbaar vervoer in Nederland voor iedereen toegankelijk is. Voor het verder toegankelijk maken van de tienduizenden bus- en tramhaltes in Nederland staan wegbeheerders (veelal gemeenten) en decentrale ov-autoriteiten (provincies en vervoerregio's) aan de lat. In het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 is opnieuw het belang van toegankelijke

¹ NOS, 24 februari 2026, 'Veel bushaltes niet toegankelijk voor mensen met een beperking'.

haltes onderkend en zijn er afspraken over gemaakt.² De decentrale ov-autoriteiten bekijken in overleg met wegbeheerders in welk tempo en met welke prioritering bestaande haltes toegankelijk gemaakt kunnen worden, gegeven de daarvoor beschikbare middelen. Onderzocht is dat het verder toegankelijk maken van bushaltes circa € 670 miljoen kost.³ Dit maakt het een lange termijnopgave. De inzet van het Bestuursakkoord is dat wegbeheerders, om kosten te besparen, haltes toegankelijk maken wanneer er groot onderhoud of reconstructie aan de weg plaatsvindt, dit is gemiddeld iedere 25 jaar. Dit betekent dat rond 2047 alle bus- en tramhaltes toegankelijk zouden zijn.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/38576

Vraag 5:

Hoe verhoudt het argument van gemeenten dat zij bushaltes niet toegankelijker maken omdat het aantal gebruikers beperkt zou zijn, zich tot de verplichtingen die voortvloeien uit het door Nederland geratificeerde VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, waarin is vastgelegd dat mensen met een beperking gelijkwaardige en vrije toegang tot vervoer moeten hebben, ongeacht het aantal gebruikers?

Antwoord 5:

Het College voor de Rechten van de Mens heeft in de monitorrapportage 'Reizen in het dagelijks leven' duidelijk weergegeven dat algemene voorzieningen voor eenieder toegankelijk moeten zijn.⁴ Het VN-verdrag verplicht overheden om maatregelen te nemen zodat mensen met een beperking op voet van gelijkheid kunnen deelnemen aan de maatschappij. Hierbij geldt dat de maatregelen geen onevenredige of onredelijke belasting mogen vormen voor de aanbieder, maar de drempel is hoog. Dat het aantal gebruikers van een halte beperkt zou zijn, is op zichzelf geen argument om niet te werken aan het verder toegankelijk maken van haltes.

Vraag 6:

Gemeenten zijn veelal verantwoordelijk voor haltes, maar het Rijk is systeemverantwoordelijk voor toegankelijk openbaar vervoer. Hoe geeft u invulling aan die systeemverantwoordelijkheid wanneer blijkt dat de voortgang landelijk tekortschiet?

Antwoord 6:

In lijn met de afspraken in het Bestuursakkoord hebben de decentrale ov-autoriteiten in 2024 uitvoeringsprogramma's opgesteld waarin zij aangeven hoe zij uitvoering geven aan afspraken uit het akkoord. Het toegankelijk maken van haltes vormt hier een belangrijk onderdeel in. Het Rijk heeft € 28 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de programma's. De decentrale ov-autoriteiten actualiseren de uitvoeringsprogramma's iedere vier jaar. IenW bewaakt de voortgang van de afspraken in het Bestuursakkoord, waaronder het verder toegankelijk maken van bushaltes, en bespreekt het periodiek met de decentrale ov-autoriteiten.

In het Bestuursakkoord is verder afgesproken dat het Rijk als systeemverantwoordelijke wegbeheerders stimuleert en motiveert om meer haltes toegankelijk te maken door kennisdeling te bevorderen, goede voorbeelden te delen en de samenhang te bevorderen met andere verbeteringen van toegankelijkheid in het fysieke domein.

² Kamerstukken II, 2022/2023, 23645, nr. 783.

³ Kamerstukken II, 2023/2024, 23645, nr. 812.

⁴ Kamerstukken II, 2024/2025, 24170, nr. 330.

Er vindt regelmatig overleg plaats tussen de betrokken partijen om concessie-overstijgende thema's rondom toegankelijkheid in het OV te bespreken. De overleggen vinden plaats op beleids-, directie-, en bestuursniveau, onder andere in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/38576

Vraag 7:

Hoe wordt voorkomen dat, om aan de opgave te voldoen, bushaltes simpelweg worden opgeheven door vervoerders?

Antwoord 7:

De decentrale ov-autoriteiten streven naast toegankelijkheid ook bereikbaarheid na. Er zijn geen aanwijzingen dat er bushaltes worden opgeheven om toegankelijkheidsdoelstellingen te halen, ook het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten DOVA herkent dit niet.

Vraag 8:

Wat gaat u doen om de grote regionale verschillen aan te pakken, zodat de vrijheid om te reizen niet afhankelijk is van de regio of van de specifieke gemeente waar iemand woont?

Antwoord 8:

Alle decentrale ov-autoriteiten hebben het Bestuursakkoord ondertekend en daarmee het belang van het verder toegankelijk maken van haltes onderkend. We werken dus allemaal aan hetzelfde doel. Tot dat doel bereikt is kunnen er echter regionale verschillen zijn doordat de uitgangssituatie per regio verschilt en de decentrale ov-autoriteiten in overleg met wegbeheerders per regio bekijken in welk tempo en met welke prioritering haltes verder toegankelijk gemaakt kunnen worden. Zie verder de beantwoording vraag 6 over wat het Rijk doet om het verder toegankelijk maken van haltes te stimuleren.

Vraag 9:

Hoe verklaart u dat in 2026 nog steeds haltes worden aangelegd of gerenoveerd zonder volledige toegankelijkheid als uitgangspunt?

Antwoord 9:

In het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer is bepaald dat alle nieuwe, vernieuwde en verbeterde haltes toegankelijk opgeleverd moeten worden. Er kunnen regionale omstandigheden zijn waardoor een bushalte niet direct volledig toegankelijk gemaakt kan worden zoals beperkte fysieke ruimte in dichtbebouwde gebieden of ligging van haltes op dijken of andere complexe locaties. De decentrale ov-autoriteiten overleggen hierover met wegbeheerders en informeren hen zo goed mogelijk over de geldende en afgesproken toegankelijkheidseisen. IenW bespreekt de voortgang van het verder toegankelijk maken van de bushaltes periodiek met de decentrale ov-autoriteiten als onderdeel van ons gesprek over de voortgang op de afspraken van het Bestuursakkoord.

Vraag 10:

Bent u bereid vast te leggen dat toegankelijkheid voortaan een harde voorwaarde is bij nieuwe aanleg en herinrichting?

Antwoord 10:

In het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer is al vastgelegd dat alle nieuwe, vernieuwde en verbeterde haltes toegankelijk opgeleverd moeten worden.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Vraag 11:

Bent u bereid samen met provincies en gemeenten een versnellingsplan op te stellen om uiterlijk vóór 2030 substantiële voortgang te realiseren, en de Kamer daarover jaarlijks te rapporteren?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2026/38576

Antwoord 11:

Zoals gezegd zet IenW zich samen met alle betrokken partijen onverminderd in voor de uitvoering van de afspraken in het Bestuursakkoord, binnen de daarvoor beschikbare budgettaire middelen. Over de voortgang hiervan wordt uw Kamer periodiek geïnformeerd. Bij het verschijnen van de *Staat van het openbaar vervoer* later dit jaar zal uw Kamer ook geïnformeerd worden over specifiek de voortgang op het verder toegankelijk maken van bus- en tramhaltes.